

e-NEXI

2016年5月号

⇒特集

鉄道システムの海外展開促進について.....1

⇒カントリーレビュー

カントリーリスクと国カテゴリー.....6

⇒NEXI ニュース

・海外フロンティングの展開 ～グローバル展開する本邦企業の取引支援～.....11

・熊本地震への対応について.....15

・海外展開チャレンジセミナー開催のお知らせ.....17

発行元

発行・編集 独立行政法人日本貿易保険(NEXI)

企画室

鉄道システムの海外展開促進について

日本鉄道システム輸出組合

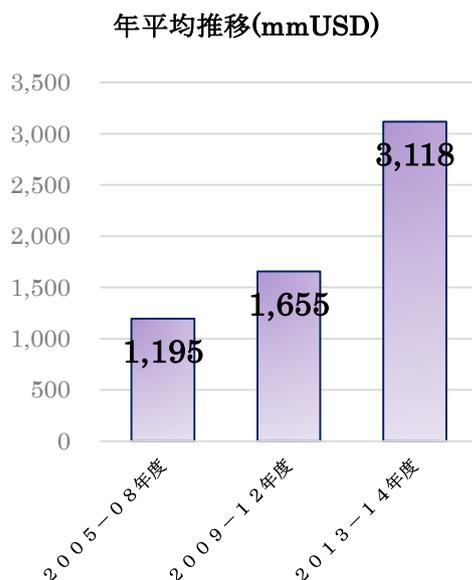
専務理事 村崎 勉

鉄道はそれぞれの国や地域により、自然条件も社会文化も、発展してきた歴史も異なります。したがって、一概にどのシステムが優れているといいにくい面もあります。優劣を議論すると文化論に帰結してしまうこともままあります。しかし、ひとりの利用者として、日本の鉄道は世界最高だと思いますし、海外の需要に最適解を提供できるのは日本だと思います。つまり、プロジェクトを受注した日本も winner ですが、日本の鉄道を導入する判断をした国こそが、本当の winner だと思います。ここでは、私見も交えて、日本の鉄道システムの海外展開について紹介させていただきます。

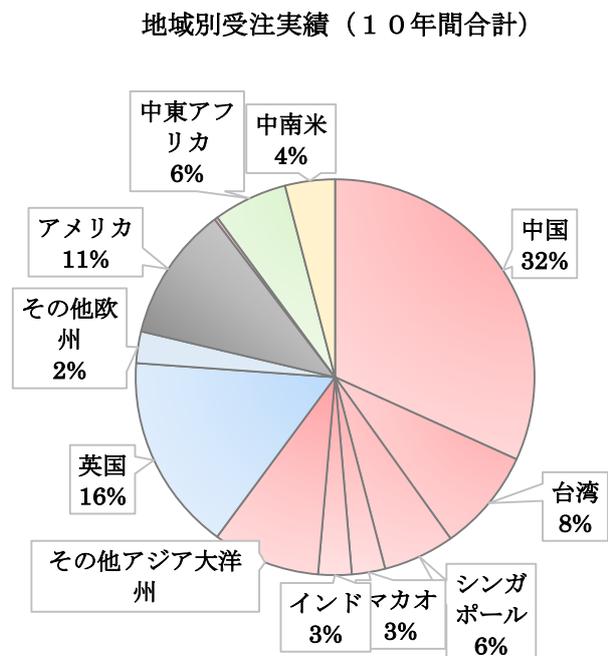
鉄道生産、輸出の現状

日本の鉄道システム生産は、年間約6000億円で輸出は1000億円です。これは過去10年間あまり変わっていません。一方、最近の海外プロジェクト受注は好調で、2013年、14年度はともに30億ドルと急拡大しています(図1)。仕向地はアジアが6割で、その中でも中国向けが全体の3割を超え、最大の輸出先です(図2)。受注好調な業界なのですが、隣国中国の輸出拡大はさらにすさまじく、2009年に10億ドルであったものが、2012～14年は30～40億ドルと既に日本の鉄道輸出の3倍以上の規模になっています(図3)。

(図1) 日本の鉄道システム海外受注実績 (図2) 日本の鉄道システム輸出の仕向地(出典)

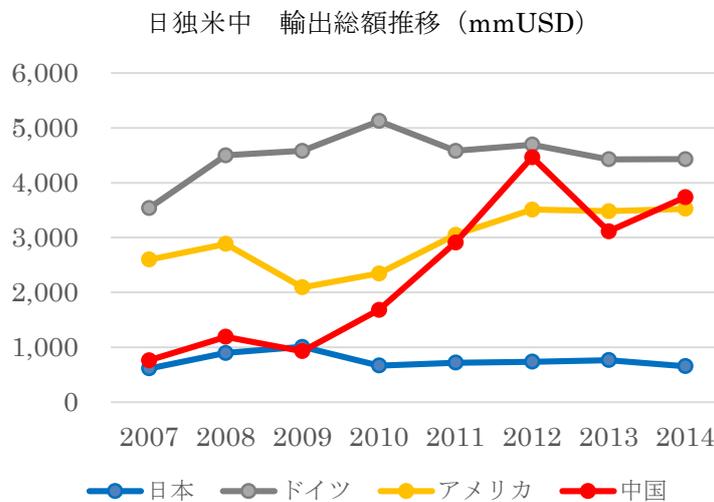


JORSA 輸出契約等報告



(出典)JORSA 輸出契約等報告

(図3) 主要国の鉄道システム輸出推移



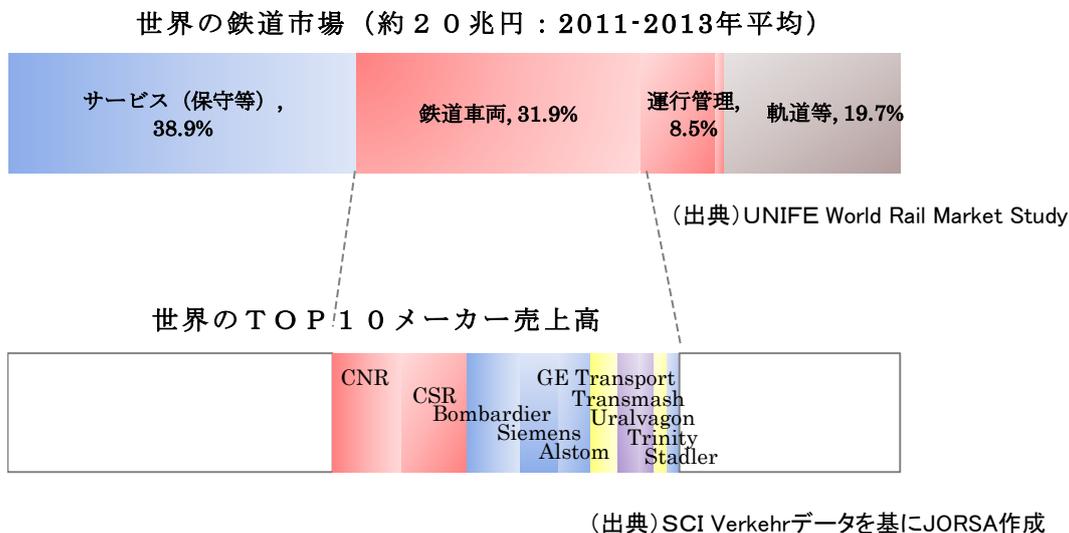
(出典)UN Commodity Trade Statistics を基に JORSA 作成

受注額と輸出額の差は、受注後数年かけて納入するという契約の性格によるものであり、これから輸出額も増えることが内在されています。上の数字で一つ気をつけなければならない点は、生産6000億円に日本企業の海外子会社による生産額は含まれていません。いまだき単体経営発想かと揶揄されそうですが、各企業は生産、投資、経営判断を当然グローバルベースで考えており、業界としての統計も少し考えなければいけないと思います。

世界のマーケット

世界の鉄道市場は年間20兆円です。「大きな市場だから取りに行こう」となります。同時に、「世界には欧州Big3といわれるボンバルディア、アルストム、シーメンス、合併して破格の規模となった中国中車などがいて競争は熾烈だ」といわれます。(中国中車は43の企業、研究所、学校の寄集まりで、構成企業どうしで競争もします。売上高の合計は4兆円です。)統計をもう一度見ますと、これらの巨大企業を含む世界の鉄道メーカー上位10社の売上を足しても8兆円にしかありません。市場が20兆円ならば残りの12兆円はどこに消えてしまったのでしょうか。欧州鉄道産業連合(UNIFE)による市場規模20兆円の内訳は、鉄道車両、信号・運行管理などの合計と同規模で「保守サービス」が最大の分野となります(図4)。

(図4) 世界の鉄道市場と上位10社の売上高



製造業においては、新品の販売よりも保守メンテナンスの方が利益率が高いのが普通でしょうから、今後の鉄道システムの海外展開で注目される分野だと思います。中国の高速車両製造で最大シェアを誇る中車グループの1社では、既に売上全体の25%程度は保守サービスだそうです。日本の企業も海外の新線建設受注で、完工後10年間の保守サービス契約をパッケージで受注するパターンが増えているように見受けられます。もちろん鉄道システムは地に根付くものであり、そもそも鉄道事業者(オペレーター)の最大の事業資産ですから、鉄道事業者でなければできないメンテナンスというものもあります。

オペレーションに目を向けますと様相は一変します。インフラ整備について民間資金・ノウハウの導入としてPPPが議論になります。発電分野のIPP(独立発電事業)は十分に確立したビジネスモデルであり、日本の総合商社、電力会社も世界中に膨大な発電資産を保有しています。しかし、これはIPPがホールセールだからできるという側面もあり、リテールサービスである鉄道事業を同列で議論するのはやや無理があると感じます。10数年前に、鉄道PPPを考えたとき、「JRや東京メトロの方が500名これからベトナム語を勉強してベトナムで鉄道事業をやるわけでもあるまいし」とも思いました。再びしかし、最近ではフランス国鉄の子会社である Keolis やパリ交通公団RATPをはじめとして、欧州以外の地域でも外国資本が鉄道事業に乗り出す例が増えています。

優れた日本の鉄道

冒頭で日本の鉄道は世界最高だと申し上げました。

世界の鉄道利用者は年間延べ300億人です。日本は88億人で2位のインドが77億人、3位のドイツが20億人で中国は15億人です。この数字は間違いではありません。世界の大都市の交通輸送を見ますと、ニューヨーク、ロンドンの鉄道利用は2割ですが、東京は6割です。東京では毎日30,000本の

列車が運行され、4000万人の乗客が利用します。都心の地下鉄は近郊鉄道と相互に乗り入れ、ラッシュ時は2分間隔で運行されます。安全、安心にです。

日本が世界に誇る新幹線があります。「新幹線」は320km/hで営業運行し、死傷事故ゼロで50年に亘り100億人以上を運びました。一日交通圏を飛躍的に拡大し、国土の有効利用と沿線地域の発展をもたらし、戦後の日本経済の発展を支えました。世界最高水準の環境性能を持ち、東日本大震災の際にも高速走行する27本全てが安全に停止しました。

この世界最高の鉄道輸送サービスは、鉄道車両や信号・運行管理システムといった機械設備や施設だけで実現されているわけではありません。計画から始まり、開発、設計、製造・建設、運行、保守、人材教育に亘る総合的な体系から生み出されています。もちろん日本のやり方をそのまま海外に押し付けてうまくいくわけではありません。相手国の実情、要求に応じた対応が必要です。しかしこれも、世界で活躍する企業は、グローバル化する世界の中でみなが行ってきたことです。日本で実現している鉄道輸送サービスが価値を持つ以上、世界に展開してマーケットを獲得することが可能なはずだと思います。

たくさんある海外の鉄道プロジェクト

世界にはあまたの鉄道プロジェクトがあります。高速鉄道では、日本方式の採用を決めたムンバイアーメダバード、英国のIEP以外にも、マレーシアシンガポール、テキサス、タイ、ベトナムなど、いずれも巨大プロジェクトです。そしていずれもが、東海道新幹線や台湾新幹線がそうであったように、整備される鉄道の質がその国の経済・社会の将来を左右するプロジェクトです。

都市鉄道の計画は枚挙に暇がありません。タイは独シーメンスの牙城でしたが、近年、日本企業が塗り替えています。ベトナムでもインドネシアでも最初のメトロが日本企業により進められます。中東でもドバイメトロに続きドーハメトロが日本企業により整備されます。フィリピンもミャンマーもバングラディッシュも動きましますし、インドは特にさまざまな意味で注力市場です。いずれの都市でも待ったなしのニーズがあるのは火を見るより明らかです。

日本の鉄道システム海外展開に向けてやるべきこと

鉄道はその地に根付く特殊な性格もありますし、一概にどのシステムが優れているといいにくい面があります。しかし、特に人口稠密なアジアでは日本の鉄道システムの特徴が遺憾なく発揮されます。「性能の高さに異論はないが値段も高いじゃないか」という主張は誤りです。安全・安心のもとで高密度大量輸送を実現する日本の鉄道システムでなければ、いずれ経済発展とともに制約要因をもたらしてしまうのです。

もちろん我々鉄道業界も世界のニーズに柔軟に対応し、常に先に進まなければなりません。また、海外でプロジェクトを行う以上は、貿易保険をはじめとして政府でなければ取れないリスクというものもあります。加えて、鉄道事業そのものは商業性が低く、開発援助(ODA)を含む資金調達支援が不可欠です。

そして公共性が高いがゆえに導入判断には相手国の政府の意思が強く働きます。鉄道システムの海外展開では、互いによく理解した官民の連携が大切なのです。

私どもJORSA(日本鉄道システム輸出組合)は、64年前(昭和28年)に通商産業大臣(現・経済産業大臣)の認可を受けて設立されました。戦後復興で必要となる外貨を獲得するため、海外市場の調査、見本市への参加、鉄道車両の原産地証明あるいは輸出に関する苦情の解決、紛争の仲裁、そして不公正な輸出を防止し、鉄道輸出貿易の発展のために事業を行ってきました。

日本の優れた鉄道を海外展開するに当たり、中心となるのはやはり鉄道車両、信号・運行管理システムなどのメーカーであり、JR、民鉄、メトロなどの鉄道事業者であり、商社です。少し前、海外進出の大きな一歩を踏み出した企業の方がおっしゃられていました。「国内市場が縮小するから世界に出て行ったといわれるのは心外です。世界で戦える準備ができたから出て行くのです。」この言葉のとおり、世界の多様なニーズに応える柔軟性を持つとともに、量の面でも世界のニーズに応える供給力を持たねばならないのだらうと思います。

なお、鉄道はさらに広範なスコープを伴います。例えば、JR東日本は売上高2.7兆円、営業利益4000億円の優良企業ですが、鉄道輸送事業の収入・利益は2/3であり、かつ、関連事業の割合の方が年々増えています。鉄道システム海外展開では、沿線地域開発、観光サービス、エキナカ、ICカードなどの小売流通サービス、金融与信サービス、あるいは鉄道に伴うビッグデータから派生する新たなビジネスも広がります。

本稿がe-NEXIの読者のみなさまの関心に触れ、JORSA(日本鉄道システム輸出組合)での交流が広がり、深まれば幸いです。

カントリーリスクと国カテゴリー

「NEXI の国カテゴリー(国・地域のリスク・カテゴリー)はどのように決められているのか?」、「毎年、国カテゴリーを決めているのか?」、「NEXI は何カ国の国カテゴリーを設定しているのか?」、「どうして、この国の国カテゴリーは引き下げられたのか?その理由は何か?」といった”国カテゴリー”に関する問い合わせをお客様から受けることがある。これを踏まえ、今月号のカントリーレビューでは、“カントリーリスクと国カテゴリー”について、全般的な解説を行う。

1. 国・地域カテゴリーとは

NEXI はカントリーリスクの度合いに応じて、各国・地域を A～H の 8 段階に格付けしている。表 1 において、A、B、C などと表記されているのが国・地域カテゴリー(以下、「国カテゴリー」)である。A はカントリーリスクが一番低く、H に向かうほど、リスクは高くなる。大手格付け機関の Moody's 社では、長期格付けは全 21 段階となっている一方で、NEXI の国カテゴリーは 8 分類と非常にシンプルな構造となっている。その他の相違点として、NEXI は、短期(ユーザンス 2 年未満)と中長期(同 2 年以上)の保険に対して、同一の格付けを適用しているが、格付け機関はそれぞれ異なった格付けを適用している¹。

国カテゴリーの設定は、カントリーリスク管理のひとつの方法として用いられている。後述するとおり、国カテゴリーは、カントリーリスク(非常危険)の保険料の基礎となる。国カテゴリーの設定はその目的のため行われている。

現在、NEXI は、全 225 ヶ国・地域に対して国カテゴリーを設定している。ブラジル、アルゼンチンなどの国ばかりでなく、ケイマン諸島(英)などの海外領土についても国カテゴリーが設定されている。この 225 ヶ国のうち 142 ヶ国・地域については、NEXI が独自で決めておらず、OECD(経済開発協力機構)の下部組織である”カントリーリスク専門家(Country Risk Experts, CRE)会合”が、国カテゴリーを決めている²(2. を参照)。残りの 83 ヶ国・地域については、NEXI が独自の方法で、毎年 1 回、見直しを行い、各国・地域を A～H に 8 分類している³。このカントリーレビューでは、議論の複雑化を避けるため、前者の(CRE 会合における)国カテゴリーの決定に焦点を当てることとしたい。

¹ 例えば、Moody's 社では長期格付けは 21 分類である一方、短期格付けは 4 分類となっている。また、Moody's 社では格付けの見直し(positive、negative など)が用いられているが、国カテゴリーでは見直しは使用されていない。

² 当該 142 ヶ国については、<http://www.oecd.org/tad/xcred/cre-crc-current-english.pdf> を参照。2016 年はペリウズとガイアナが対象国に追加された。

³ 当該 83 ヶ国のうち、国カテゴリーが変更された国は、NEXI の HP で毎年 10 月頃に公表されている。2015 年度については、<http://nexi.go.jp/topics/cover/2015093001.html> を参照。

表1: 国カテゴリーの例

	A(0)	B(1)	C(2)	D(3)	E(4)	F(5)	G(6)	H(7)
アジア	シンガポール	香港	中国	インド	-	ベトナム	カザフスタン	ミャンマー
北アフリカ・中東	-	-	サウジアラビア	カタール	トルコ	ヨルダン	エジプト	イラン
欧州	ドイツ	スペイン	ポーランド	アイスランド	ロシア	クロアチア	セルビア	ウクライナ
北中米	アメリカ合衆国	バミューダ島(英)	トリニダード・トバゴ	メキシコ	グアテマラ	プエルトリコ	ホンジュラス	ハイチ
南米	-	-	チリ	ペルー	ブラジル	ボリビア	エクアドル	ベネズエラ
サブサハラアフリカ	-	-	ボツワナ	ナミビア	南アフリカ共和国	ナイジェリア	ガーナ	エチオピア

国・地域カテゴリーの一覧表は、<http://nexi.go.jp/cover/categorytable> を参照。

2. OECD カントリーリスク専門家(CRE)会合とは

(1)概要

前述の通り、現在、142ヶ国・地域の国カテゴリーは OECD CRE 会合において8段階に決められており、NEXIはその決定を国カテゴリーに適用している⁴。この142ヶ国・地域の国カテゴリーは少なくとも毎年1回、見直しが行われている。原則、欧州・CIS、中東、北部アフリカ地域は毎年1月に、アジア・大洋州、南部・東部アフリカ地域は同6月に、中南米、西部・中央部アフリカ地域は同10月に見直しが行われている⁵。必要に応じて、年2回以上、見直しが行われることもある。このCRE会合には、OECD加盟の高所得国のECA(Export Credit Agency)が参加し、国カテゴリーの見直しを行っている⁶。

CRE会合の歴史は比較的長く、1999年に最初の会合が開催された。最新の会合は2016年1月で、延べ74回目の会合であった。初回以降、各会合で決定された国カテゴリーは、次のOECDのHPから入手可能である：<http://www.oecd.org/tad/xcred/cre-crc-historical-internet-english.pdf>。ただし、国カテゴリーが決定された理由・根拠についての詳細は、公表されていない。

OECD CRE 会合の国カテゴリー(Country Risk Classification)はカントリーリスクを示している

⁴ OECD CRE 会合では、国カテゴリーを“Country Risk Classification”と呼んでいる。Country Risk Classificationの表記は0～7の8段階で、0が国カテゴリーのAに、7がHに相当する。OECD加盟の高所得国とユーロ圏所属の高所得国は、国カテゴリー設定の対象外となっている。また、各ECA(Export Credit Agency)保有のエクスポージャーが小さい国についても、CRE会合は国カテゴリーの設定は行わない。これらを除く、現在、CRE会合は142ヶ国・地域を国カテゴリー設定の対象としている(個々の国については、脚注2を参照)。

⁵ 2012年までは、年4回、CRE会合が開催されていた。2013年以降、年3回の会合となった。

⁶ NEXIからは審査部カントリーリスク・グループが毎回の会合に参加している。

が、いわゆる“ソブリンリスク”ではない⁷。国カテゴリーは、外貨交換・海外送金リスクとフォース・マジュール(戦争・紛争、収用、革命・内乱、洪水、地震など)が反映されている。概念的には、格付け機関のソブリンレーティングではなく、カントリー・シーリングに近いものとなっている⁸。OECD CRE 会合について関心のある読者は、次の OECD の HP を参照：
<http://www.oecd.org/tad/xcred/crc.htm>。

(2)国カテゴリー決定の方法

では、毎回の CRE 会合でどのように国カテゴリーが決められているのであろうか？この方法の詳細については、対外秘となっているため、ここでは簡単に概要を説明したい。

CRE 会合では、二段階に分けて、各国・地域の格付けを行っている。第一段階は、モデルを用いた定量評価である。モデルは CRAM (Country Risk Assessment Model) と呼ばれ、統計的な手法が用いられている。このモデルに、対外債務返済額、対外債務残高、外貨準備高、財政収支などのカントリーリスク関連指標と各 ECA への債務返済状況のデータを投入し、モデルスコアを算出する。そして、このモデルスコアに基づき、各国・地域を A～H の 8 段階に分類する。

第二段階では、定性評価を行う。第一段階では、数値化が簡単なカントリーリスク関連指標を用いてリスク評価を行ったが、数値化が難しい「戦争・紛争リスク」、「革命・内乱リスク」、「収用リスク」などのリスクは考慮されていない。そこで、第二段階では、各 ECA のカントリーリスク専門家が一堂に集まり、モデルに組み込まれていないリスクの存在、そのインパクト、顕在化する可能性などについて議論を行い、第一段階のモデル結果を修正する。このように、カントリーリスクの専門家の議論を通して、最終的に国カテゴリーは決定される。

3. 国カテゴリーと保険料

先に述べたとおり、国カテゴリーはカントリーリスク(非常危険)の保険料の基礎となる。言い換えると、国カテゴリーの違いによって、非常危険の保険料が大きく変わってくる。以下、「ベーシックな保険である”貿易一般保険(個別保険)の2年未満”を用いて、これを見てみよう。

表2は、国カテゴリー毎の非常危険の保険料を示している(前提は表2を参照)。ここでは、C カテゴリーの保険料を100に基準化して、比較をしている。表から分かるとおり、H カテゴリーの保険料は、C

⁷ 一般に、ソブリンリスクは、政府が債務返済を履行できるかどうかのリスクを指している。Moody's 社では、ソブリン長期格付けは、(政府が)約定通りに支払が履行されない可能性と、デフォルト発生時に被ると予想される金銭損失の双方を反映している(Moody's, 「格付け記号と定義」, October 20 2014)。

⁸ 一般に、カントリー・シーリングは外貨交換・海外送金にかかるリスクを反映している。例えば、Fitch 社では、カントリー・シーリングは、民間セクターによる自国通貨から外貨への交換及び非居住者である債権者への送金が国家により禁止、又は、著しく制限されるなど、資本移動及び為替管理に関するリスク(送金・交換性リスク)を反映している(https://www.fitchratings.co.jp/web/ja/pages/ratings_definitions/country_ceilings.aspx)。

カテゴリーの約 4.6 倍、E カテゴリーは約 2.1 倍となる。他方、A カテゴリーまで引き上げられると、保険料は C カテゴリーのわずか 15%となる。

この簡単なシミュレーションでも分かるとおり、国カテゴリーが改善すれば改善するほど(A に近づけば近づくほど)、カントリーリスクの保険料はかなり安くなる。一段階の改善であっても(例: E→D)、その効果は大きい(保険料は約 35%安くなる)。

表2: 国カテゴリー毎の保険料の比較(貿一個別 2年未満)

国カテ	非常の保険料(円)	比較(Cカテ=100)
A	6,600	15
B	19,400	45
C	42,700	100
D	58,000	136
E	89,800	210
F	100,000	234
G	167,600	393
H	197,600	463

【前提】

輸出契約金額は10,000,000円。非常危険のみカバー。船前の付保率は95%、船後は97.5%。船前期間は30日、船後は60日。仕向け国と支払い国は同一。

出所: NEXI 作成。

4. 2001年以降のカントリーリスクの傾向

最後に、NEXI 発足の2001年以降、毎年、何カ国で国カテゴリーが引き上げられたか／引き下げられたのかを見よう(表3を参照)。これを観察することで、グローバルなカントリーリスクの傾向を簡単に把握することができる。

2002/03年は、アルゼンチンやブラジルなどのエマージング・マーケットが混乱し、その余波を受け、国カテゴリーの引き下げが相次いだ。その後、米国経済の拡大などを受けて、多くの国で国カテゴリーの引き上げが行われた。しかし、2008年のリーマンショックは、多くの国の経済に打撃を与え、国カテゴリーの引き下げが行われた。現在は、資源価格の下落の影響を受け、石油・ガス産出国を中心に引き下げが行われている。

このように、国カテゴリーは当該国のカントリーリスク状況だけではなく、グローバルな情報をも提供してくれる。「世界的にカントリーリスクは悪化傾向にあるのか? /改善傾向にあるのか?」を把握したいときに、国カテゴリーの動向は有益な情報を与えてくれる。

表3: 国カテゴリー... 毎年の引き上げ国数/引き下げ国数

	2001年	2002年 (アルゼンチン、ブラジル危機)	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
引き上げ国	9ヶ国	5ヶ国	6ヶ国	15ヶ国	13ヶ国	17ヶ国	17ヶ国	18ヶ国
	イラン クウェート オマーン カタール ブルガリア ベネズエラ など	ベトナム アルジェリア ロシア など	カザフスタン ロシア ルーマニア 南アフリカ など	パキスタン カタール オマーン ルーマニア ブルガリア トルコ ベネズエラ など	インドネシア メキシコ ブラジル ペルー サウジアラビア アルジェリア など	ブラジル コロンビア アゼルバイジャン アルメニア チェコ スロベニア など	ロシア スロベニア ブラジル パナマ ベナン ナイジェリア など	チェコ トルコ フィリピン モンゴル ペルー カメルーン など
引き下げ国	4ヶ国	12ヶ国	8ヶ国	1ヶ国	1ヶ国	2ヶ国	6ヶ国	2ヶ国
	トルコ など	ベネズエラ アルゼンチン ウルグアイ ケニア など	フィリピン ベネズエラ ジャマイカ など	セント・キックス・ネービス	ペリイズ	イラン リビア	ハンガリー ラトビア カンボジア スワジランド ベトナム イラン	スリランカ モルディブ

	2009年 (リーマンショック翌年)	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年 (資源価格下落)	2016年 (資源価格下落)
引き上げ国	1ヶ国	5ヶ国	8ヶ国	5ヶ国	4ヶ国	6ヶ国	6ヶ国	0ヶ国
	シリア	セルビア インドネシア ボリビア ガボン ナイジェリア	リビア ロシア モンゴル ウルグアイ ガーナ コンゴ共和国 など	ラトビア リトアニア インドネシア アンゴラ ボツワナ	アラブ首長国連邦 フィリピン 東ティモール ザンビア	リトアニア ネパール フィジー グアテマラ エクアドル ボリビア	ルーマニア モルディブ バングラデシュ ルワンダ コートジボワール ベナン	
引き下げ国	16ヶ国	7ヶ国	4ヶ国	5ヶ国	7ヶ国	4ヶ国	7ヶ国	3ヶ国
	ウクライナ ロシア ベトナム ベネズエラ ボツワナ カザフスタン など	エストニア アラブ首長国連邦 バレーン イエメン カーボベルデ など	バレーン リビア シリア マダガスカル	エジプト イラン ジャマイカ マリ カーボヴェルデ	カタール チュニジア エジプト セーシェル スリナム など	モンゴル 南領アンティル アンティグア・バーブーダ ベナン	ロシア モザンビーク 南アフリカ共和国 エルサルバドル ブラジル ガーナ など	オマーン カザフスタン アルジェリア

出所: NEXI 作成。

以上

海外フロンティングの展開
～グローバル展開する本邦企業の取引支援～

1. 本邦企業の海外進出状況

本邦企業の海外進出は、アジアを中心に増加を続けています。後掲の(図1)に示す海外現地法人の数は、2014年度の統計において全世界で24,000社に達しています。また、海外現地法人の売上高合計は、日本からの輸出総額約73兆円(暦年ベース)の実に3.7倍にあたる約272兆円にまで伸長しており(図2)、海外現地法人数、売上高、いずれも過去最高を更新しています。

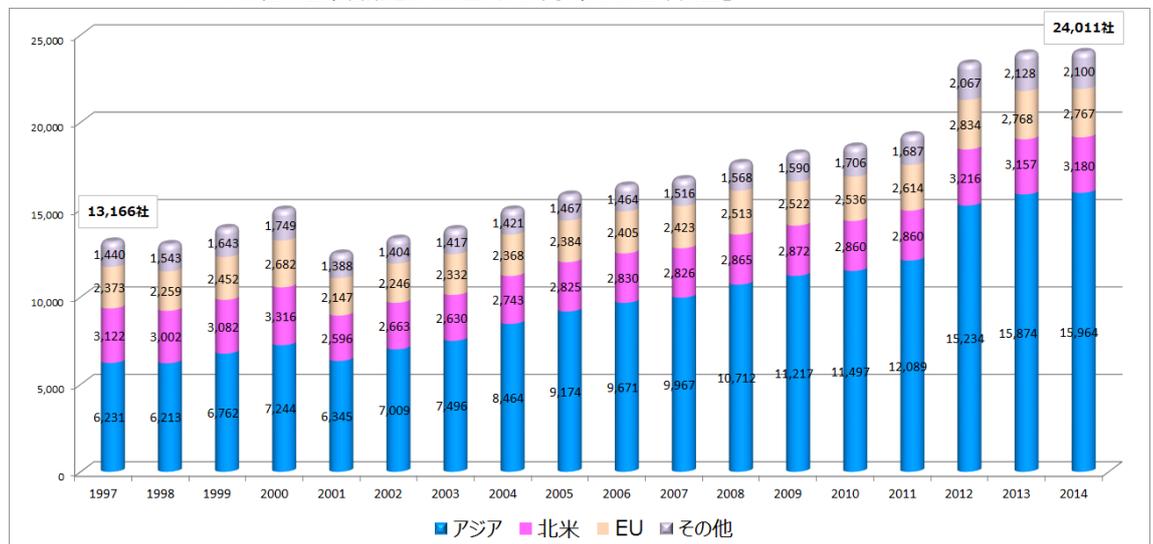
日本の貿易収支は2011年の東日本大震災以降赤字となりましたが、所得収支が黒字を継続し、経常収支を所得収支が支えています(図3)。現在、黒字化をもたらしているのは所得収支、すなわち、海外現地法人からの配当となっています。

こうした海外現地法人の皆様のビジネスを支援するために、日本貿易保険はこれまでも様々な施策を講じてまいりましたが、近年特に注力しているのが、日系損害保険会社と連携した“フロンティング”事業です。

(参考)

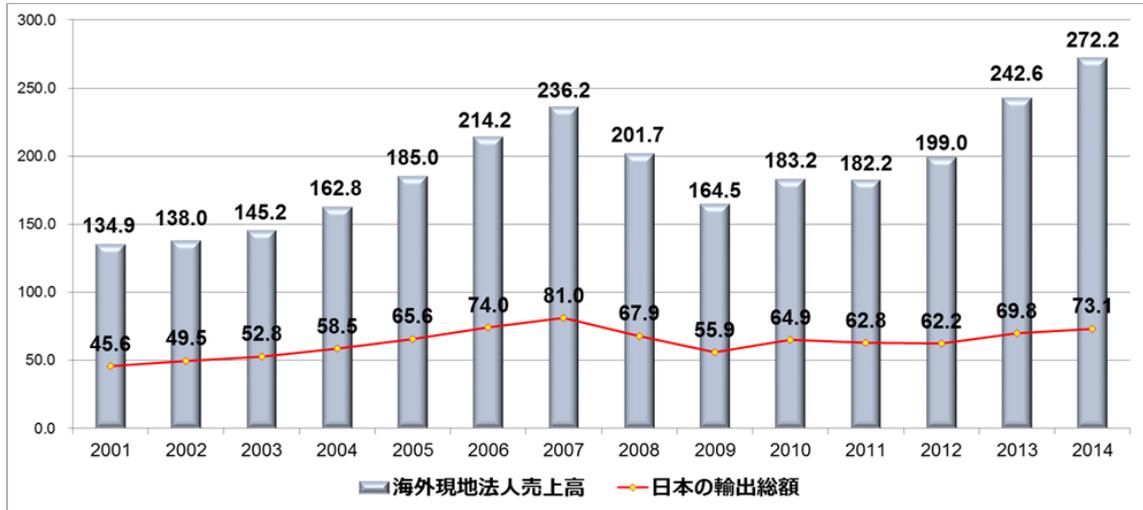
■ 海外現地法人数の推移 1997-2014年 (図1)

データ：経済産業省第28-45回『海外事業活動基本調査』



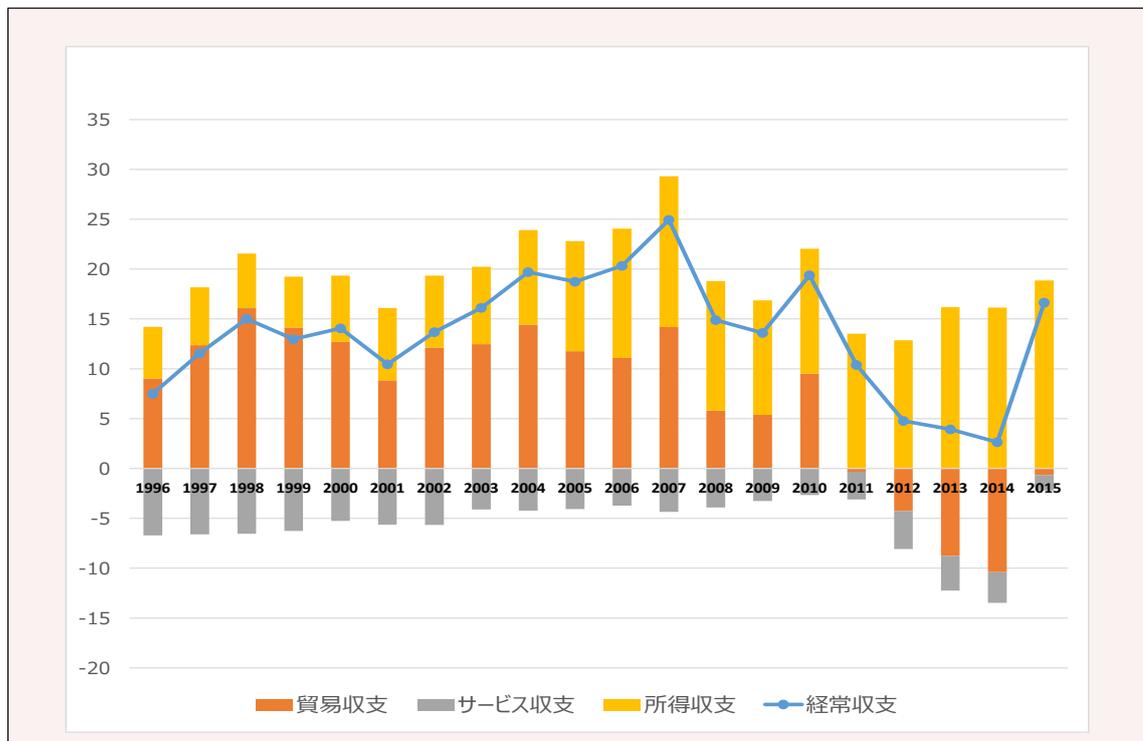
■ 海外現地法人の売上高推移 2001-2014年 (図2)

データ：経済産業省第28-45回『海外事業活動基本調査』(単位：兆円)



■ 日本の国際収支 1996-2015年 (図3)

データ：財務省 国際収支総括表【暦年】(単位：兆円)



2. フロンティングとは

フロンティングとは、海外のある国で保険販売のライセンスを有する元受保険会社を通じて、日本貿易保険の保険商品を代理販売いただく、再保険スキームのことをいいます。

現在フロンティングを通じてお届けしている商品（New Trade Credit Insurance, “NTCI”）は、民間の信用保険会社が販売する輸出取引信用保険を補完する役割を担っています。リーマンショックや欧州危機、ウクライナ情勢や中国株安等の有事が発生すると、民間の信用保険会社の引受キャパシティは、リスクコントロールの観点からどうしても収縮せざるを得ません。NTCI は、そうした収縮に対するキャパシティ補完として、通常の保険では救済ができない危険を保険し、日系の海外現地法人に安定的に保険キャパシティを供給する役割を担っています。

いみじくも、貿易保険法第一条（目的）は、次のように謳っています。

“この法律は、外国貿易その他の対外取引において生ずる為替取引の制限その他通常の保険によって救済することができない危険を保険する制度を確立することによって、外国貿易その他の対外取引の健全な発達を図ることを目的とする。”

フロンティングは、日本貿易保険が日系損害保険会社の海外ネットワークと緊密に連携し、日系の海外現地法人を効率的に支援する、いわば“オールジャパン”のサポートプログラムといえます。

3. 実績

フロンティングは、海外現地法人が集中するアジアにおいて販売を開始しました。2010年12月に三井住友海上火災保険のシンガポール現法と締結した契約が第一号です。その後、個別案件毎に順次拡大し、2013年5月にはNTCIを新たに導入して、アジア三カ国で一斉同時に販売を開始しました。

NTCIが導入された2013年は世界各国の金融緩和の影響もあり、再保険マーケットは非常にソフトでした。しかしながら、2015年に入ると、中国経済の先行き不安や、戦争テロの懸念の高まりなどを背景に、日本貿易保険が提供するフロンティング商品に対する引き合いが、シンガポール、香港、タイの三カ国で増加しました。

■ 引受実績（単位：百万円）

年度	引受件数	引受金額	前年比
2010	1	7	-
2011	12	343	+4,800%
2012	75	3,306	+864%
2013	66	6,078	+84%
2014	43	7,280	+20%
2015	40	15,775	+117%
合計	237	32,788	-

2015年度は引受金額ベースで前年度の2倍を超え、中堅中小企業を含む多くの日系海外現地法人の皆様に、日本貿易保険の安定的なキャパシティをお届けすることができました。

■ フロンティング再保険契約締結先一覧

年月日	元受損保名	本店	国名	種目
2010/12/24	MSIG Insurance (Singapore)	三井住友海上	シンガポール	
2012/2/1	Tokio Marine Insurance Singapore	東京海上日動	シンガポール	
2012/3/21	MSIG Insuranec (Hong Kong)	三井住友海上	香港	買一*
2012/4/6	Sompo Japan (Hong Kong)	損保ジャパン	香港	
2013/2/25	Tenet Sompo Insurance	損保ジャパン	シンガポール	
	MSIG Insurance (Singapore)	三井住友海上		
	Tokio Marine Insurance Singapore	東京海上日動	シンガポール	
	Tenet Sompo Insurance	損保ジャパン		
	MSIG Insuranec (Hong Kong)	三井住友海上		
2013/5/1	Tokio Marine Insurance Hong Kong	東京海上日動	香港	NTCI
	Sompo Japan (Hong Kong)	損保ジャパン		
	Mitsui Sumitomo Thailand Branch	三井住友海上		
	Tokio Marine Insurance Thailand	東京海上日動	タイ	
	Sompo Japan NK Thailand	損保ジャパン		
2016/5/1	Mitsui Sumitomo Insurance Europe	三井住友海上	英国	NTCI

*買一：貿易一般保険

4. 新たな展開

さらに、アジア地域以外の日系海外現地法人のビジネス・ニーズに応えるために、5月1日付で欧州三井住友海上（英国・ロンドン）と新たに再保険契約を締結しました。

英国には約1,000社の本邦企業が進出し、雇用者数16万人（EU全体の約3割）の経済規模を誇っています。

英国に進出している日系の海外現地法人の皆様が行う、ロシア、東欧、中央アジア、中東、アフリカ等に対する輸出、仲介貿易、国内販売において生じる代金回収不能事故をカバーし、安定的な取引を継続いただけるようサポートします。

今後もお客様のビジネス・ニーズの要請に応じて、積極的にフロンティングの海外展開を図ってまいります。本制度の活用も是非御検討ください。

■ 欧州フロンティングプレスリリース：<http://nexi.go.jp/topics/newsrelease/2016050902.html>

以上

熊本地震に対する貿易保険の対応について

平成28年(2016年)熊本地震により被害を受けられた皆さまに、心よりお見舞い申し上げます。熊本地震による被災者に対する救済と一刻も早い復旧が実現されますよう、心よりお祈り申し上げます。

独立行政法人日本貿易保険(NEXI)は、被災された皆さまに対する貿易保険を通じた支援に迅速に取り組んでまいります。具体的には、以下の対策に取り組みます。

1. 被災者対策

熊本地震で被災されたお客様を対象として、当面の間、保険契約諸手続の猶予、被保険者義務の猶予・減免、被保険者の経済的負担の減免を実施します。

(1) 対象企業

熊本地震により被害を受けた企業ならびに個人で、事業所、工場、作業所、倉庫等の主要な事業用資産について、倒壊・火災等の直接的な被害を受けた旨の罹災証明を、被害を受けた事業所の所在地の市区町村等から受けた方を対象とします。

(2) 対象保険種

全保険種を対象とします。

(3) 具体的な取組の内容

(ア) 保険契約諸手続の猶予

各種申込、申請、通知等の手続が罹災により滞った場合、当該手続の遅滞による不利益が生じないようにいたします。

また、罹災により保険料の納付が困難な場合、NEXIは納付の期限を一定期間猶予し、延滞金利を免除します。

(イ) 保険事故発生に関する被保険者義務の猶予・減免

損失防止軽減義務、回収義務等の被保険者の義務履行が罹災により困難となった場合、当該義務不履行による不利益が生じないようにいたします

(ウ) 被保険者の経済的負担の減免

未経過保険料の全額返還、回収費用の全額免除等により、被保険者の経済的負担を減免します。

詳細は、下記の〈本件のお問い合わせ先〉記載の担当グループまでお問い合わせください。

2. 相談窓口の設置

上記 1. 被災者対策についての相談窓口を次のとおり、設置いたします。

なお、相談窓口では、上記 1. の対象以外のお客様で熊本地震の影響を受けた貿易取引等に関するご相談にも対応いたします。

〈本件のお問い合わせ先〉

保険契約の諸手続、及びご相談等について(上記 1. (3) (ア) (ウ) 及び、2.)

営業第一部 お客様総合支援グループ:0120-672-094

保険事故発生後の諸手続について(上記 1. (3) (イ) (ウ))

債権業務部 査定グループ、回収グループ:0120-673-094

海外展開チャレンジセミナー開催のお知らせ

このたび NEXI は、海外へ展開するための基礎知識や、販路先としてのアジア各国の検討、保険を利用した取引不安の解消方法などに関するノウハウが勢揃いするセミナーを東京で開催いたします。

海外の関係機関も参加しますので、直接様々な情報を得ることができます。

ご関心の方は是非ご参加ください。参加は無料です。

日時：5月24日（火）12:00—17:00

場所：ジェトロ展示場（港区赤坂1丁目12-31 アーク森ビル5階）

詳細は下記ホームページをご参照ください。

<http://nexi.go.jp/topics/general/2016051303.html>